






Vehicle body part, in particular frame member.**Publication number:** DE19648164**Publication date:** 1998-05-28**Inventor:** EMMELMANN HANS-JOACHIM DR (DE); SEELIGER
HANS-WOLFGANG (DE)**Applicant:** KARMANN GMBH W (DE)**Classification:****- International:** *B60R21/13; B32B5/18; B62D21/09; B62D25/04;
B62D29/00; B60R21/13; B32B5/18; B62D21/00;
B62D25/04; B62D29/00; (IPC1-7): B62D25/02;
B62D25/00; B60R21/13; B62D21/15; B62D29/04***- European:** B62D21/09; B62D29/00F1**Application number:** DE19961048164 19961121**Priority number(s):** DE19961048164 19961121**Also published as:** EP0844167 (A2)
 US6135542 (A1)
 JP10175567 (A)
 EP0844167 (A3)
 EP0844167 (B1)

Report a data error here

Abstract not available for DE19648164

Abstract of corresponding document: **EP0844167**

The carrier (2) bounds a cavity (3) filled with foamed metal material (5). There is also a structural component (4) inside the cavity. The foamed metal material fills the space between the inner wall of the carrier and the structural component. There are additional regions of the cavity remaining between the reinforced regions. The reinforcing components are connected by metal brackets to the inner wall of the bodywork part. The structural component may be basically tubular.

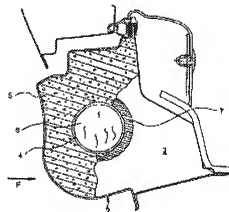


Fig. 2

Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide

⑪ **BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND**



**DEUTSCHES
PATENTAMT**

⑫ **Offenlegungsschrift**
⑬ **DE 196 48 164 A 1**

⑭ Aktenzeichen: 196 48 164.3
⑮ Anmeldetag: 21. 11. 96
⑯ Offenlegungstag: 28. 5. 98

⑰ Int. Cl.⁶:
B 62 D 25/00
B 62 D 21/15
B 62 D 29/04
B 60 R 21/13
// B62D 25/02

DE 196 48 164 A 1

⑱ Anmelder:
Wilhelm Karmann GmbH, 49084 Osnabrück, DE

⑲ Vertreter:
Busse & Busse Patentanwälte, 49084 Osnabrück

⑳ Erfinder:
Emmelmann, Hans-Joachim, Dr., 49074 Osnabrück,
DE; Seeliger, Hans-Wolfgang, 49074 Osnabrück, DE

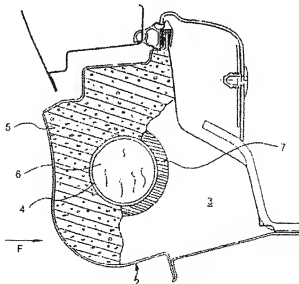
㉑ Entgegenhaltungen:
DE 1 95 46 352 A1
DE 1 95 18 946 A1
DE 43 26 175 A1
DE 40 16 730 A1
DE 93 13 546 U1

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

㉒ Karosserieteil, insbesondere Profilrahmenträger

㉓ Ein Profilrahmenträger 2 oder sonstiges Karosserieteil 2' für Karosserien 1 von Kraftfahrzeugen, insbesondere Cabriolets, wobei der Profilrahmenträger 2 bzw. das Karosserieteil 2' einen mit einem aufgeschäumten metallischen Schaumwerkstoff 5, 5' ausgesteiften Hohlraum 3, 3' umgrenzt, wird derart ausgebildet, daß im Innern des Hohlraums 3, 3' ein sich in dessen Längsrichtung erstreckendes Strukturbauteil 4 angeordnet ist und daß der aufgeschäumte metallische Schaumwerkstoff 5 den Raum zwischen der Innenwand des Profilrahmenträgers 2 und dem darin liegenden Strukturbauteil 4 einnimmt, bzw. daß der innenliegende Hohlraum 3' in Längsrichtung mit Aussteifungsteilen aus metallischem Schaumwerkstoff 5' angefüllte Teilbereiche und zwischen einzelnen ausgesteiften Bereichen verbleibende Hohlbereiche aufweist, wobei die Aussteifungsteile mit Innenwandungen des Karosserieteils 2' über metallische Bindung verbunden sind. Zudem wird ein Verfahren angegeben zur Aussteifung von Bereichen von Karosserieteilen, insbesondere von Bauteilen der oben genannten Art (Fig. 2).



DE 196 48 164 A 1

Beschreibung

Die Erfindung bezieht sich auf einen Profilrahmenträger für Karosserien von Kraftfahrzeugen nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1 sowie auf ein Karosserieteil nach dem Oberbegriff des Anspruchs 5 und ein Verfahren nach dem Oberbegriff des Anspruchs 9.

Die DE 195 46 352 A1 offenbart Profilrahmenträger für Karosserien von Fahrzeugen, wobei ein von dem Profilrahmenträger umgrenzter Hohlraum mit einem Aluminiumschaumwerkstoff angefüllt und dadurch ausgesteift ist. Der Aluminiumschaumwerkstoff wird dabei entweder als Schmelze in den von dem Profilrahmenträger gebildeten Hohlraum eingegossen und in diesem aufgeschäumt, oder es wird außerhalb des Profilrahmenträgers zunächst der Aufschäumvorgang durchgeführt und aus dem fertig aufgeschäumten Block aus Schaumwerkstoff ein Stück in passender Größe zum Einsatz in den Profilrahmenträger ausgeschnitten.

Das Aufschäumen einer Schmelze in dem Profilrahmenträger erfordert jedoch eine hierfür geeignete Lage dieses Bauteils, das für das Ausgießen zumindest einseitig verschlossen sein muß. Ein Anfüllen eines bereits montierten oder in einer Baugruppe vormontierten Profilrahmenträgers im laufenden Produktionsverfahren mit Aluminiumschaum ist damit nicht möglich.

Das Einbringen vorgefertigter, einen Festkörper bildenden Aluminiumschaumblocke in den Profilrahmenträger erfordert erstens ein paßgenaues Zurechtschneiden dieser Blöcke, so daß als Profilrahmenträger nur einfache Formen, wie etwa Vierkanalprofile, in Frage kommen, zudem ist eine zusätzliche Festlegung der Schaumblocke in dem Profilrahmenträger erforderlich, was den Montageaufwand und das Gewicht erhöht.

Demgegenüber liegt der Erfindung das Problem zu Grunde, Profilrahmenträger bzw. andere, einen Hohlraum umgrenzende Karosserieteile derart auszubilden, daß einerseits eine maximale Flexibilität bei ihrer Herstellung und andererseits die Erfüllung eines breiten Spektrums von statischen und dynamischen Beanspruchungen, wie sie im Karosseriebereich auftreten, von den Bauteilen erfüllt werden kann.

Die Erfindung löst diese Problem mit einem Gegenstand mit den Merkmalen des Anspruchs 1 bzw. des Anspruchs 5 sowie mit einem Verfahren mit den Merkmalen des Anspruchs 9.

Durch die Anordnung eines Strukturbauteils im Inneren eines Profilrahmenträgers und die Ausschäumung des Zwischenraumes zwischen dem Strukturbauteil und dem Profilrahmenträger ist ein Bauteil gebildet, das sich als Rahmen- oder Verstärkungselement im Kraftfahrzeug einsetzen läßt, beispielsweise als Windschutzscheibenrahmen oder Überrollbügel, insbesondere jedoch als tragendes Teil der Grundstruktur, etwa als Seitenschweller, wo schon bisher im Cabrioletbau in dem Profilrahmenträger angeordnete Rohre o. ä. zur Erhaltung der Torsionssteifigkeit unverzichtbar waren. Solche innenliegenden Strukturbauteile sind bisher vorzugsweise über stegartige Anordnungen gegenüber dem äußeren Profilrahmenträger abgestützt.

Die Ausschäumung des Zwischenraumes ermöglicht eine flächige Abstützung des innenliegenden Strukturbauteils, so daß über den gesamten Verlauf des Profilrahmenträgers eine gleichmäßige Widerstandsfähigkeit gegen von außen auftretende Deformationen, insbesondere Knickdeformationen, wie sie bei einem Unfall auftreten, erreicht ist.

Durch den Einsatz eines metallischen Schaumwerkstoffes zur Anfüllung dieses Zwischenraumes ist gleichzeitig das Gewicht gesenkt, gegenüber bisherigen Bauteilen kann die

Wandstärke des innenliegenden Strukturbauteils, insbesondere Rohres, gesenkt werden.

Ein Karosseriebauteil, das neben den mit metallischem Schaumwerkstoff, insbesondere Aluminiumschaumwerkstoff, angefüllten Bereichen noch Hohlräume enthält, die inbleiben, bietet die Möglichkeit, nur diejenigen Bereiche des Karosseriebauteils auszusteuern, die einer besonderen Belastung unterliegen. Dies können beispielsweise bei einem Windschutzscheibenrahmen die seitlich aufragenden Profile sein, die im Falle eines Überschlagens vertikale Kraftkomponenten abzufangen haben.

Auch im Bereich von beispielsweise seitlichen Hohlräumen in Türen können solche teilweise ausgeschäumten Karosserieteile Verwendung finden, wobei die Ausschäumung jeweils an die Art der zu erwartenden Kräfteinleitung angepaßt ist. Dadurch, daß nach der Erfindung Teilbereiche der Karosserieteile freibleiben können neben ausgeschäumten Bereichen des von dem Karosserieteil umgrenzten Hohlraums, wird die Möglichkeit einer erheblichen Gewichtseinsparung eröffnet. Besondere Anforderungen an die Lage und Anordnung des mit metallischem Schaumwerkstoff aufzufüllenden Bauteils werden dabei nicht gestellt.

Mit dem Verfahren nach Anspruch 9 wird es ermöglicht, die Schaumwerkstoffteile soweit vorzubereiten, daß sie in verschiedenartig geformten Karosserieteilen und Profilrahmenträgern eingesetzt und darin fertig aufgeschäumt werden können. Eine Einschränkung an den Innenquerschnitt eines Profilrahmenträgers ist daher nicht mehr erforderlich. Ebenso wenig ist eine vertikale, einseitig geschlossene Einbaulage eines auszuschäumenden Profilträgers oder Karosserieteils notwendig, vielmehr kann das Einbringen der Schaumwerkstoffteile in den laufenden Produktionsprozeß erfolgen, ohne eine Vorabfertigung der auszuschäumenden Bauteile durchführen zu müssen.

Weitere Vorteile und Einzelheiten ergeben sich aus der Zeichnung sowie der nachfolgenden Beschreibung mehrerer Ausführungsbeispiele des Gegenstandes der Erfindung.

In der Zeichnung zeigen:

Fig. 1 die abgebrochene Seitenansicht einer Kraftfahrzeugkarosserie mit einem erfindungsgemäßen Profilrahmenträger im Schwellerbereich,

Fig. 2 einen Schnitt entlang der Linie II-II aus Fig. 1,

Fig. 3 eine abgebrochene Seitenansicht einer Kraftfahrzeugkarosserie mit einem erfindungsgemäßen Karosserieteil als Windschutzscheibenrahmen,

Fig. 4 einen Schnitt entlang der Linie IV-IV aus Fig. 3, und

Fig. 5 eine ähnliche Darstellung zu Fig. 4,

Fig. 6 eine abgebrochene schaubildliche Darstellung eines Cabriolets mit Überrollbügel,

Fig. 7 einen Schnitt entlang der Linie VII-VII aus Fig. 6. Im einzelnen weist ein erfindungsgemäßer Profilrahmenträger 2, der Teil einer Kraftfahrzeugkarosserie 1 ist und beispielsweise einen Seitenschweller (Fig. 1 und 2) oder einen Windschutzscheibenrahmen oder Überrollbügel (Fig. 6 und Fig. 7) ausbildet, einen innenliegenden Hohlraum 3 auf, in dem ein tragendes Rohr 4 angeordnet ist. Dieses Rohr 4 bildet ein Strukturbauteil der Karosserie und erstreckt sich in Längsrichtung des äußeren Profilrahmenträgers 2.

Der Hohlraum 3 zwischen dem innenliegenden Rohr 4 und dem ihn umgebenden Profilrahmenträger 2 ist im Endzustand der Teile von einem aufgeschäumten metallischen Schaumwerkstoff 5 eingenommen. Dadurch ist, etwa bei der seitlichen Einleitung einer Kraft in Richtung des Pfeiles F, eine großflächige Abstützung des Profilrahmenträgers 2 gegenüber dem innenliegenden Strukturbauteil 4 erreicht, so daß die auftretenden Kräfte besser als bei einer stegartigen Abstützung des Strukturbauteils 4 an den Profilrahmenträger

2 verteilt werden können und eine Knickdeformation des Bauteils erst bei erheblich größeren Kräften einsetzt bzw. bei gleicher Kraft geringer ausfällt. Sowohl die Steifigkeit des Seitenschweller oder anderen Rahmenteils als auch seine Knickstabilität sind damit deutlich erhöht, gleichzeitig ist durch die gleichmäßige Ausschäumung des Hohlraums 3 die Widerstandsfähigkeit des Bauteils gegen eine Krafteinleitung aus beliebiger Richtung erhöht.

Das innenliegende Strukturbauteil 4 kann verschiedenartig ausgeführt sein, beispielsweise als in Längsrichtung abgelenkter Blech, als Massivkörper oder als Hohlprofil, insbesondere als Rohr. Auch kann es in Einzelfällen in Frage kommen, daß das innenliegende Strukturbauteil 4 ein Zugteil ausbildet, das verschiedene Bereiche eines Profilrahmenträgers 2, beispielsweise wenn dieser Knickstellen aufweist, zusammenhält.

Ein in dem Seitenschweller angeordnetes Rohr 4 erfüllt einerseits die Funktion, den Seitenschweller auszusteißen und gegen Knickdeformationen zu stabilisieren sowie die Torsionssteifigkeit der Karosserie 1 insgesamt zu erhöhen, andererseits kann der innenliegende Hohlbereich 5 des Rohres 4 als Führungskanal für Leitungen, insbesondere als Kabelkanal, genutzt werden.

Die Fig. 3 bis 5 zeigen die Ausbildung eines Karosserie-teils 2, das als Windschutzscheibenrahmen und daher ebenfalls als Profilträger ausgebildet ist und einen innenliegenden Hohlraum 3 ausbildet, der beispielsweise mit Aussteifungsteilen 5 aus metallischem Schaumwerkstoff, insbesondere Aluminiumschaum, angefüllt ist.

Für eine solche Ausbildung von Karosserieteilen 2 kommen nicht nur Profilrahmenträger in Frage, sondern es können auch andere Karosseriebereiche, insbesondere Hohlräume zwischen einem Innen- und einem Außenblech, wie beispielsweise in Türen oder in vorderen Bereichen der Motorhaube, ausgeschäumt werden, um hierdurch in aufprallgefährdeten Bereichen eine Verstärkung der Karosserie 1 zu bewirken, ohne einen Hohlbereich 3 vollständig ausschäumen zu müssen und dadurch das Gewicht der Karosserie 1 erheblich zu erhöhen.

Der ausgeschäumte Bereich 5 nimmt dabei nur einen Teil des Hohlraumes 3 ein, zwischen ausgeschäumten Bereichen 5 verbleiben signifikante Hohlbereiche, beispielsweise 20% des Hohlraumes 3, so daß insgesamt nur die Teile eines Karosserieteils 2, beispielsweise eines Windschutzscheibenrahmens oder Überrollbügels, mit metallischem Schaumwerkstoff angefüllt sind, die bei Einleitung von Kräften, wie sie bei einem Unfall auftreten, besonders beansprucht sind. Die verbleibenden Hohlbereiche wirken gegenüber der Vollauschäumung eine Gewichtsreduzierung.

Wenn das Karosserie-teil 2 als Windschutzscheibenrahmen oder Überrollbügel ausgebildet ist, sind die Teile, die bei einem Überschlag mit vertikaler Krafteinleitung beansprucht werden, insbesondere die seitlichen Hölzer.

Ein solches Karosserie-teil 2, das beispielsweise Aussteifungen aus metallischem Schaumwerkstoff aufweist, kann auch zusätzlich ein innenliegendes Strukturbauteil 4 aufweisen, so daß sich in ausgeschäumten Teilbereichen eine ähnliche Querschnittsdarstellung wie in Fig. 2 bzw. Fig. 7 ergibt. Damit kann einerseits die hohe Stabilitätsreserve aus dem innenliegenden Strukturbauteil 4, beispielsweise einem Rohr, genutzt werden, andererseits kann sich die großflächige Abstützung eines Profilrahmenträgers 2 an dem Rohr 4 auf die Bereiche beschränken, die Kräfte aufzunehmen haben. Eine Gesamtausschäumung des Zwischenraumes zwischen dem Rohr 4 und dem Profilrahmenträger 2 ist dabei nicht notwendig, so daß Gewicht eingespart werden kann. Eine solche Bereichsweise Ausschäumung mit innenliegendem Strukturbauteil 4 bietet sich beispielsweise in Türen an,

bei denen es eine hohe Gewichtszunahme bedeuten würde, einen großflächigen Zwischenraum zwischen einem Innen- und einem Außenbereich auszuschäumen.

Zur Bildung der beschriebenen Bauteile 2, 2' werden in dem Hohlraum 3 des Profilrahmenträgers 2 bzw. Karosserie-teils 2 Halbzeuge aus metallischem Schaumwerkstoff eingesetzt, die in den Profilrahmenträger 2 bzw. Karosserie-teil 2 durch Erhitzen auf ihre Endgestalt ferriggeschäumt werden.

Die Endgestalt wird dabei zumindest von den Innenwandungen des Profilrahmenträgers 2, 2' begrenzt, das Halbzeug kann als primitiver Körper ausgebildet sein oder bereits eine Anpassung an die Form des Hohlraumes 3, 3' aufweisen, also endkonturhalb vorbeurbeitet sein. Das so eingebracht Halbzeug wird innerhalb des Karosserieteils 2, 2' auf seine Endgestalt ferriggeschäumt, indem es dort erhitzt wird.

Dieses Erhitzen kann auf verschiedene Weisen erfolgen, beispielsweise durch Induktion, Strahlungswärme, Wärmeleitung oder Konvektion und durch den Einsatz elektronagnetischer Wellen, wie sie beispielsweise in der Lasertechnik verwendet werden. Wenn in dem Profilrahmenträger 2 oder sonstigen Karosserieteil 2 ein innenliegendes Strukturbauteil 4 mit einem darin enthaltenden Hohlraum 6 angeordnet ist, so kann auch durch diesen Hohlraum 6 ein erhitztes Medium geleitet werden, wodurch der Zwischenraum zwischen dem Strukturbauteil 4 und dem äußeren Bauteil 2, 2' erwärmt wird, so daß hier eine Schaumbildung des eingebrachten Halbzeuges erreicht wird.

Ein solches innenliegendes Strukturbauteil 4 kann auf seiner dem Hohlraum 3 zugewandten Außenseite mit einer Lage 7 aus aufzuschäumendem metallischem Werkstoff versehen sein. Diese Lage 7 muß sich nicht über die gesamte Länge des Strukturbauteils 4 erstrecken, sondern es ist möglich, auf diese Weise nur Bereiche des Hohlraumes 3 zwischen dem Profilrahmenträger 2 und dem innenliegenden Strukturbauteil 4 auszuschäumen, zwischen denen Hohlräume verbleiben, wie dies in Anspruch 8 dargestellt ist. Beim Erhitzen dieser Lage 7 sorgen dann die in dem Schaumwerkstoff enthaltenen Schaumbildner für ein Aufschäumen dieser Lage, so daß, wie im linken Teil der Fig. 2 dargestellt ist, am Ende des Erwärmungsvorgangs im Querschnitt der gesamte Hohlraum 3 dem Profilrahmenträger 2 und den innenliegenden Strukturbauteil 4 mit aufgeschäumtem Schaumwerkstoff 5 angefüllt ist, wobei der Schaumwerkstoff 5 metallische Bindungen zu dem ihn umgebenden Karosserie-teil 2, 2' ausgebildet. Damit ist eine Ausschäumung eines beliebigen Hohlraumquerschnitts ermöglicht. Eine Einschränkung an die Karosserie-teilform entfällt. Eine endkonturnahe Vorfertigung der einzubringenden Halbzeuge ist nicht erforderlich.

Analog kann zusätzlich oder statt dessen die Innenwandung des Profilrahmenträgers 2 oder sonstigen Karosserieteils 2 mit einer Lage aus aufzuschäumendem metallischem Werkstoff versehen sein, wobei der Aufschäumvorgang dieses Werkstoffes dann durch das innenliegende Strukturbauteil 4 begrenzt wird.

Alternativ ist auch möglich, in den Hohlraum 3 einen oder mehrere einzelne Körper aus aufzuschäumendem metallischem Schaumwerkstoff einzubringen, die während des Erhitzens den Hohlraum 3 zumindest teilweise so weit ausschäumen, daß das Aufschäumen von der Innenwandung des Karosserieteils 2 bzw. 2' und des innenliegenden Strukturbauteils 4 begrenzt wird.

Insgesamt eröffnet dieses Verfahren die Möglichkeit, Teilbereiche eines Karosserieteils 2, 2' dreht auszusteuern, daß in diesen Bereichen eine hohe Widerstandsfähigkeit gegen von außen einwirkende Kräfte bei geringstmöglichem Gewicht des Gesamtbau-teils ermöglicht ist. Die Steifigkeit

des Bauteils kann zudem durch ein innenliegendes Strukturbauteil 4 erhöht werden, das durch den metallischen Schaumwerkstoff flüchtig mit dem äußeren Karosserieteil 2 verbunden ist und daher einem großen Bereich von Kräfteinleitungsrichtungen und Einleitungspunkten eine sehr hohe Knick- und Biegesteifigkeit entgegensetzt.

Neben der Anpassungsfähigkeit der einzubringenden Aussteifungselemente an die Anforderungen der statischen und dynamischen Belastung der Karosserieteile ist durch das erfindungsgemäße Verfahren gleichzeitig die Montage daran vereinfacht, daß verschiedene Bereiche der Fahrzeugkarosserie flexibel im Montageprozeß mit innenliegenden Schaumwerkstoffen ausgefüllt werden können.

Patenansprüche

1. Profilrahmenträger (2) für Karosserien (1) von Kraftfahrzeugen, insbesondere Cabriolets, wobei der Profilrahmenträger (2) einen mit einem aufgeschäumten metallischen Schaumwerkstoff (5) ausgesteiften Hohlraum (3) umgrenzt, dadurch gekennzeichnet, daß im Innern des Hohlraums (3) ein sich in dessen Längsrichtung erstreckendes Strukturbauteil (4) angeordnet ist und daß der aufgeschäumte metallische Schaumwerkstoff (5) den Raum zwischen der Innenwand des Profilrahmenträgers (2) und dem darin liegenden Strukturbauteil (4) einnimmt.
2. Profilrahmenträger nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das innenliegende Strukturbauteil (4) einen inneren Hohlbereich (6) ausbildet, der im wesentlichen den Längsverlauf des Strukturbauteils (4) folgt.
3. Profilrahmenträger nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß das Strukturbauteil (4) im wesentlichen rohrförmige Gestalt hat.
4. Profilrahmenträger nach einem der Ansprüche 2 oder 3, dadurch gekennzeichnet, daß der Hohlbereich (6) des Strukturbauteils (4) derart ausgebildet ist, daß er als Kabelkanal nutzbar ist.
5. Karosserieteil (2) für Karosserien (1) von Kraftfahrzeugen, insbesondere Cabriolets, wobei das Karosserieteil (2) einen innenliegenden, metallischen Schaumwerkstoff (5) aufnehmenden Hohlraum (3) umgrenzt, dadurch gekennzeichnet, daß der innenliegende Hohlraum (3) in Längsrichtung mit Aussteifungsteilen aus metallischem Schaumwerkstoff (5) angefüllte Teilbereiche und zwischen einzelnen ausgesteiften Bereichen verbleibende Hohlbereiche aufweist, wobei die Aussteifungsteile mit Innenwandungen des Karosserieteils (2) über metallische Bindung verbunden sind.
6. Karosserieteil nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß die verbleibenden Hohlbereiche in Anpassung an die statischen und dynamischen Beanspruchungen einen signifikanten Anteil des von dem Karosserieteil (2) umgrenzten Hohlraumes (3) einnehmen.
7. Karosserieteil nach einem der Ansprüche 5 oder 6 bei Verwendung als Windschutzscheibenrahmen oder Überrollbügel, dadurch gekennzeichnet, daß die eingebrachten Aussteifungsteile aus metallischem Schaumwerkstoff (5) einen bei vertikaler Kräfteinleitung beanspruchten Bereich des Windschutzscheibenrahmens oder Überrollbügels einnehmen.
8. Karosserieteil nach einem der Ansprüche 5 bis 7, dadurch gekennzeichnet, daß das Karosserieteil (2) als Profilrahmenträger (2) ausgebildet ist und im Innern des Hohlraums (3) ein sich in dessen Längsrichtung erstreckendes Strukturbauteil (4) angeordnet ist.

9. Verfahren zur Aussteifung von Bereichen von Karosserieteilen, insbesondere von Profilrahmenträgern von Kfz-Karosserien, wobei die auszusteuenden Karosserieteile einen innenliegenden Hohlraum umgrenzen, dadurch gekennzeichnet, daß in einen Teilbereich des innenliegenden Hohlraums ein vorbereitetes Halbzeug aus metallischem Schaumwerkstoff eingesetzt und dann durch Erhitzen auf seine von zumindest den Innenwandungen des Karosserieteils begrenzte Endgestalt fertiggeschäumt wird.

10. Verfahren nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, daß das einzubringende Halbzeug in Anpassung an die Form des Hohlraumes endkonturnah ausgebildet ist.

11. Verfahren nach einem der Ansprüche 9 oder 10, dadurch gekennzeichnet, daß in den innenliegenden Hohlraum ein Strukturbauteil eingebracht und der Zwischenraum zwischen diesem und den Innenwandungen des umgebenden Karosserieteils ausgeschäumt wird.

12. Verfahren nach Anspruch 11, dadurch gekennzeichnet, daß vor Einführung des innenliegenden Strukturbauteils dieses außensteif zumindest bereichsweise mit einer Lage aus aufzuschäumendem metallischem Werkstoff versehen wird.

13. Verfahren nach einem der Ansprüche 9 bis 12, dadurch gekennzeichnet, daß die den innenliegenden Hohlraum umgrenzenden Karosserieteile vor ihrer Montage zumindest bereichsweise mit einer Lage aus aufzuschäumendem metallischem Werkstoff versehen werden.

14. Verfahren nach einem der Ansprüche 11 bis 13 zur Herstellung von Bauteilen nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß in den Zwischenraum zwischen dem Strukturbauteil und Innenwandungen des Profilrahmenträgers ein einen metallischen Schaumwerkstoff enthaltender Körper eingebracht und aufgeschäumt wird, wobei das innenliegende Strukturbauteil und Innenwandungen des Profilrahmenträgers als den Aufschäumvorgang begrenzende Aufschäumform verwendet werden.

Hierzu 6 Seite(n) Zeichnungen

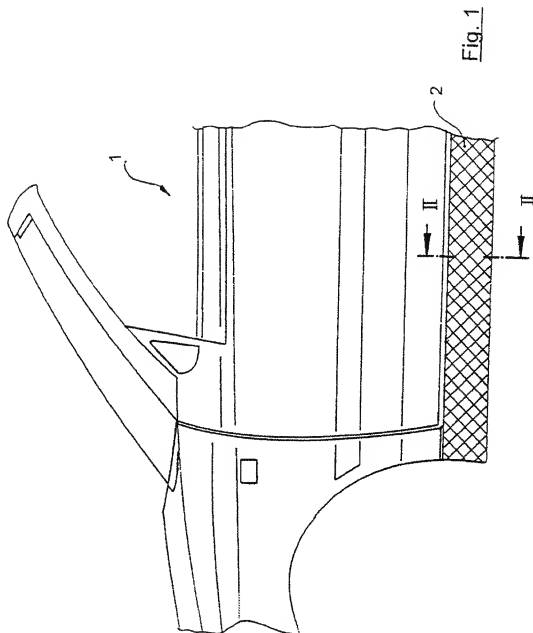


Fig. 1

Fig. 2

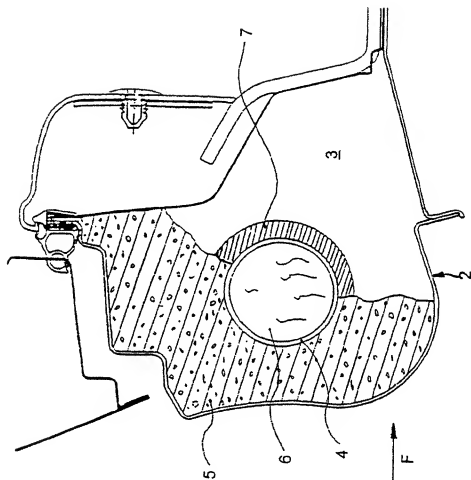
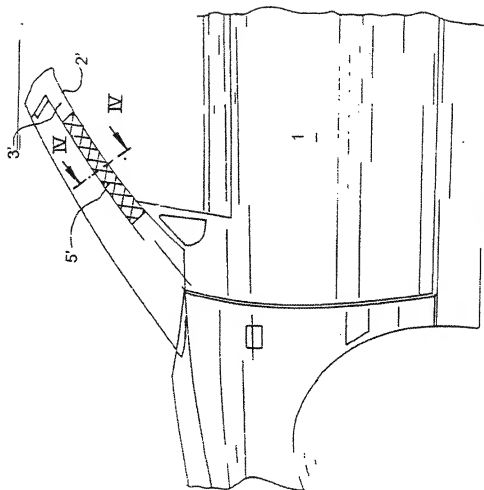


Fig. 3



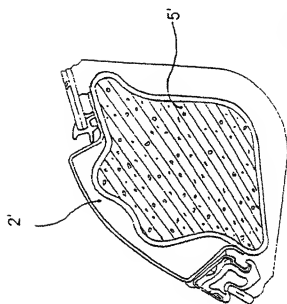


Fig. 5

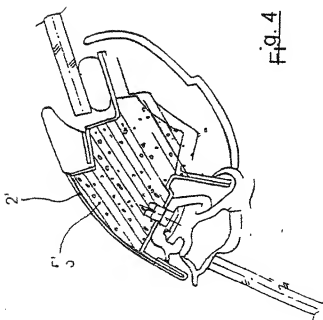


Fig. 4

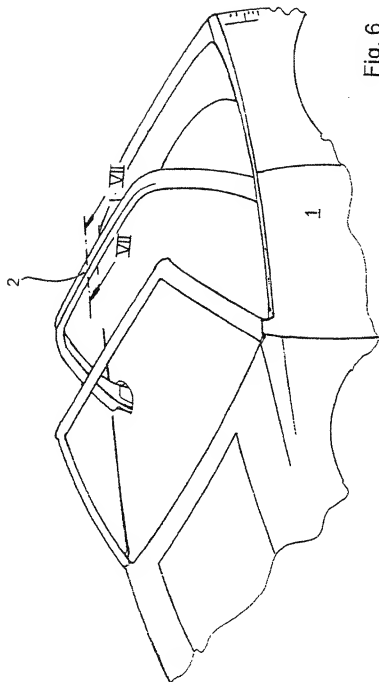


Fig. 6

Fig. 7

